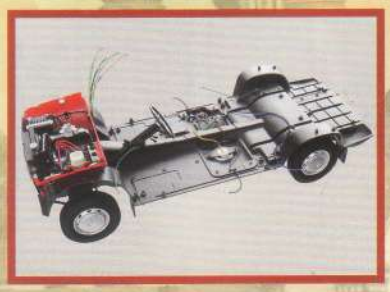
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



№ 59

СБОРКА МОДЕЛИ

ВАЗ-2107: РАЗВИТИЕ МОДЕЛИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00059
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 59, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 050 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

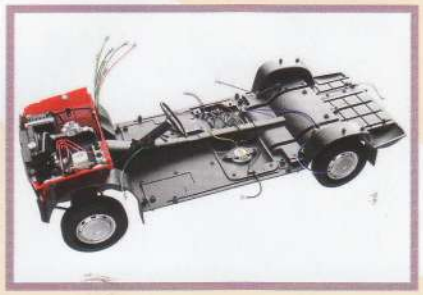
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 25.07.2019.
Дата выхода в свет: 17.10.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © Iana1501/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 7 © РИА Новости; 8 (вверху) © Вадим Орлов/Фотобанк Лори, (внизу) © Калачьян Григорий/Фотохроника ТА; 9 © TASS/V. Voitenko; 10 (вверху) © Игорь Акимов/Интерпресс/ТАСС, (в середине) © Free Wind/Фотобанк Лори, (внизу) © Сергей Флоренцев/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © ИВА Афонская/Фотобанк Лори, (внизу) © Виктор Карасев/Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

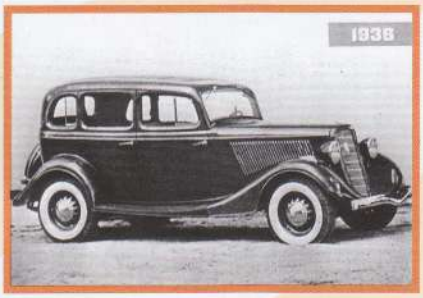


Монтаж кожуха рулевого вала

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ-2107: развитие модели

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

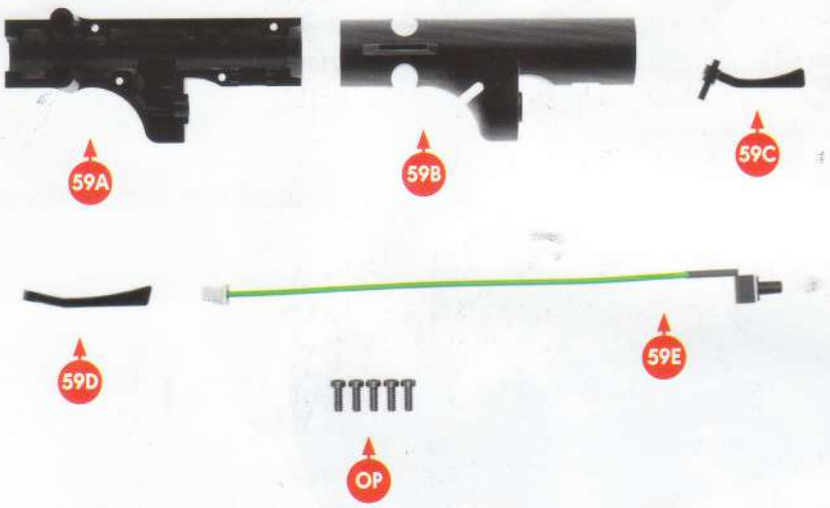


Легендарная «эмка» – ГАЗ М-1

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

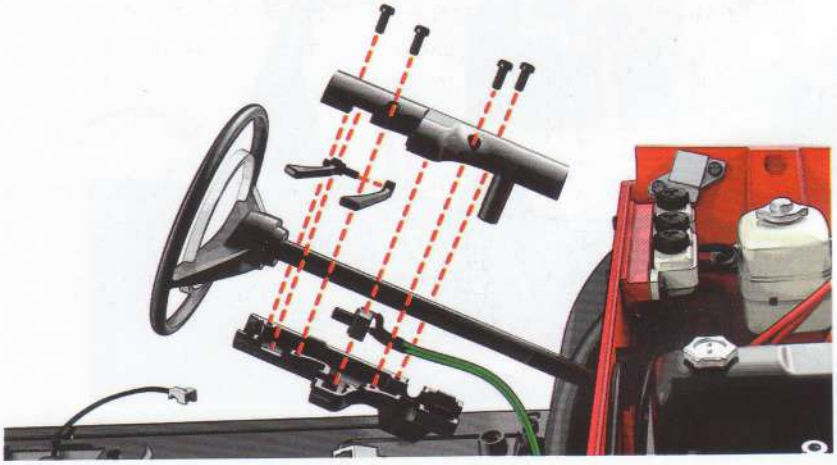
Монтаж кожуха рулевого вала

Используя детали, полученные с этим номером, смонтируйте и установите на вашу модель ВАЗ-2101 кожух рулевого вала и переключатели.

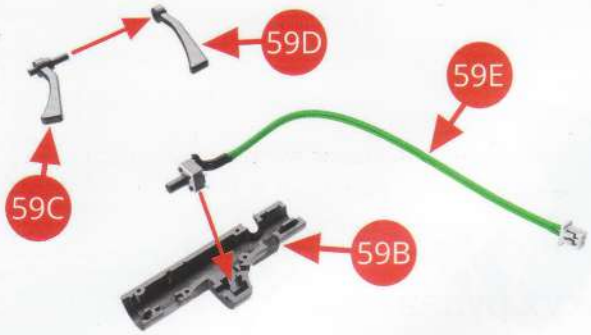


- 59A Нижний кожух рулевого вала
- 59B Верхний кожух рулевого вала
- 59C Переключатель указателей поворота
- 59D Переключатель дальнего света
- 59E Включатель зажигания и подсветки
- OP Винт М1,5 × 4,0 мм (5 шт.)

Схема сборки



1



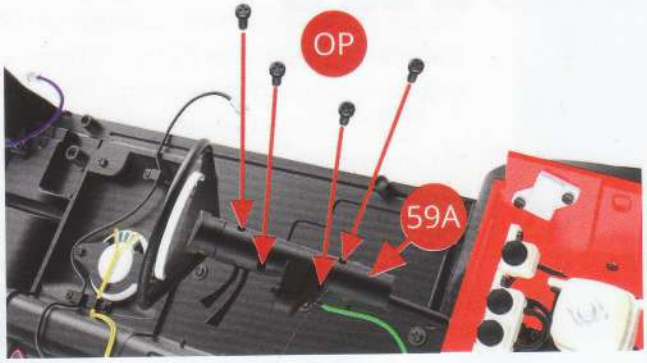
Состыкуйте переключатель указателей поворота 59C с переключателем дальнего света 59D.
Вставьте включатель зажигания и подсветки 59E в гнездо верхнего кожуха рулевого вала 59B.

2

Так выглядят состыкованные переключатели 59C и 59D, а также верхний кожух рулевой колонки 59B с включателем зажигания и подсветки 59E.

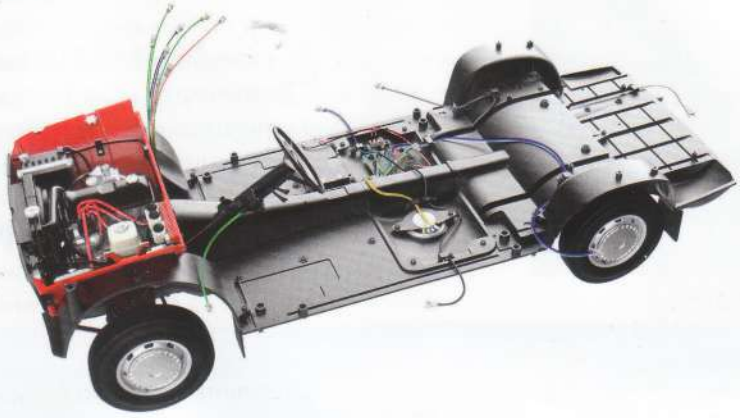
3

Соедините верхнюю 59B и нижнюю 59A части кожуха, охватывая рулевую колонку 2E и переключатель указателей поворота 59C, и скрепите их четырьмя винтами OP.



Крупный план соединения верхней 59B и нижней 59A частей кожуха рулевого вала винтами OP.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

ВАЗ-2107: развитие модели

Как и любой другой автомобиль, «семерка» продолжала изменяться на протяжении всего периода серийного производства. Сначала изменения вносились с целью совершенствования конструкции, а впоследствии – с целью удешевления производства.

Автомобиль ВАЗ-2107. Современная фотография.

Автомобиль ВАЗ-2107 выпускался в довольно большом количестве модификаций, друг от друга внешне никак не отличавшихся. Все отличия состояли в применении того или иного двигателя, левого или правого руля и т. д.

Модификации и варианты

На ВАЗ-2107-20 устанавливался двигатель от ВАЗ-2104 с распределенным впрыском, соответствовавший нормам «Евро-2». Нормам «Евро-3» соответствовал двигатель модели ВАЗ-21074-30. А на модели LADA-2107-40 (с 2006 года автомобиль получил новое торговое наименование LADA-2107), выпускавшейся

Автомобиль ВАЗ-2107 с кубинским номером. Современная фотография.

с 2007 года, устанавливался инжекторный двигатель с катализатором. С 1986 по 1991 год небольшими партиями специально для нужд МВД и КГБ выпускался автомобиль ВАЗ-21079 с роторно-поршневым мотором ВАЗ-413 мощностью 140 л. с.

Практически все время выпуска автомобиль модернизировался. Так, с 1986 года на ВАЗ-2107 стали устанавливать другой стартер. С 1988 года в «классике» начали активно использовать узлы автомобилей переднеприводного семейства. Вместо датчика давления масла появился «восьмерочный» расходомер, от этой же модели заимствовали генератор на 55 А.

На линии сборки автомобилей ВАЗ-2107 предприятия «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2009 год.

Закат модели

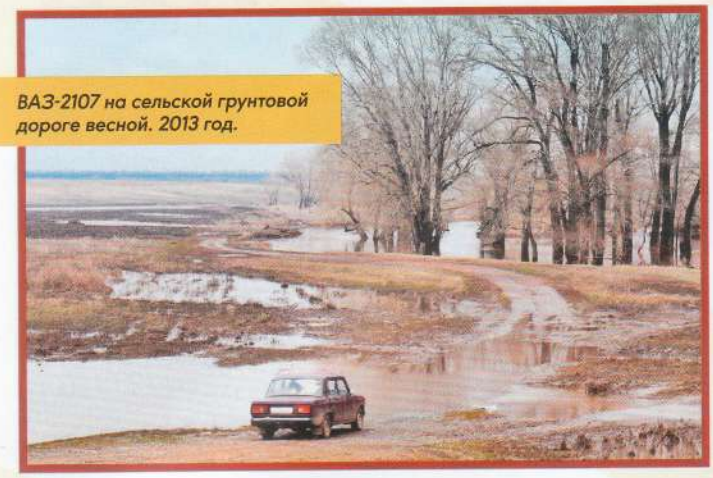
В начале 1990-х годов ВАЗ-2107 уступил свое место главного «люксового» седана завода переднеприводному ВАЗ-21099. С этого момента начался закат модели – изменения в основном были направлены на снижение себестоимости.

Хромированные водостоки уступили место прорезиненным, колесные диски были унифицированы с ВАЗ-2106, но не имели хромированных накладок-«пирожков». С передних дверей убрали торцевые лампочки. Внутри изменений было еще больше: велюровая обивка дверей уступила место дерматиновой без карманов, появились более дешевые, но при этом более износостойкие новые обивки сидений. Цельноформованные детали внутреннего оформления крыши и задних стоек были заменены виниловыми, аналогичными ВАЗ-2106. Соответственно, вместо одного потолочного плафона появились два плафона в средних стойках от все той же «шестерки». Появился «дутый» руль. Уменьшилось количество

География сборки

С 2002 года «семерку» из тольяттинских машинокомплектов начали выпускать на украинских сборочных предприятиях. Сначала в Луцке на ЛуАЗе, а затем в Запорожье и Кременчуге. Спустя год ВАЗ-2107 начали собирать на заводе «РосЛада» в Сызрани, а в 2008-м сборка была налажена на заводе «Пищемаш» в Чеченской Республике.

Семейный выезд на рыбалку на автомобиле ВАЗ-2107. 1983 год.



ВАЗ-2107 на сельской грунтовой дороге весной. 2013 год.

слоев теплоизоляции пола. Но самое главное – переход на более дешевую технологию окраски отрицательно сказался на коррозийной стойкости кузова.

С 2008 года из-за износа кузовных штампов на «семерке» появилась крышка багажника от ВАЗ-2105 с парой подштамповок, а пороги лишились резиновых молдингов. Отличить автомобили последних лет выпуска можно и по другим характерным деталям вроде черных наружных ручек дверей (вместо хромированных) и «болотной» окраски колесных дисков.

В автомобилях последних лет выпуска, попавших под программу государственной утилизации автомобилей, для максимального снижения отпускной цены осуществили максимальное удешевление элементов конструкции относительно ранее выпускавшихся комплектаций: в обшивке задних дверей пропали пепельницы; внутрисалонные рукоятки дверей стали делать из формованного жесткого пластика вместо прорезиненного материала; на потолочных поручнях исчезли одежные крючки; один слабый и капризный звуковой сигнал «таблетка» стал устанавливаться вместо двух «рожков». В комплектации автомобилей 2010 года выпуска отсутствовал насос. Отказались и от окрашивания дверных стоек и рамок в черный цвет. На автомобили последних лет выпуска прекратили устанавливать омыватели и очистители фар.

История с бамперами

Бамперы для ВАЗ-2107 отличались от бамперов ВАЗ-2105 как по внешнему виду, так и технологией изготовления. Как это следует из воспоминаний конструктора АвтоВАЗа В.Михалева, бампер для ВАЗ-2107 было решено делать из морозостойкого ударостойкого полипропилена. Но вот тут-то и возникла проблема.

Сызранский завод «Пластик» наотрез отказался делать пластмассовые бамперы из-за отсутствия пресс-форм и импортной пластмассы.

Пришлось заключить контракт с одной фирмой в Югославии. Но качество их бамперов было совершенно неудовлетворительным: на морозе они просто-напросто лопались. Тогда срочно был заключен контракт с итальянской фирмой «Галлино» на изготовление пресс-формы и 70 тысяч бамперов. Итальянцы тут же изготовили опытные образцы и прислали на завод.

Югославы, узнав об этом, быстро нашли морозостойкий материал пластмассы, изготовили и тоже прислали на ВАЗ хорошие бамперы, которые соответствовали всем требованиям ТУ ВАЗ-2107.

После этого пресс-форму передали на завод «Пластик». Там была изготовлена партия бамперов, но они были низкого качества, поскольку использовалась отечественная пластмасса. Эти бамперы в основном поставлялись как запчасти. А на товарные автомобили ВАЗ-2107 устанавливали югославские бамперы до 1990 года, пока сызранскому «Пластику» не удалось получить наконец пластмассу импортного качества.

Автомобиль ВАЗ-2107 на Международном автомобильном фестивале «Автоэкзотика» на аэродроме Тушино. Москва. 2010 год.

Легендарная «эмка» – ГАЗ М-1

Популярность всегда относительна. Один и тот же автомобиль может быть широко известен и популярен в одних странах и совершенно не знаком жителям других. Легковой автомобиль ГАЗ М-1 – легендарная «эмка» – был широко известен на 1/6 части суши нашей планеты с 1936 по 1946 год.

По сравнению со многими более поздними моделями отечественных автомобилей, «эмка» оставила заметный след в истории страны. Она лучше сохранилась в народной памяти во многом благодаря тому, что в предвоенные годы это был единственный массовый легковой автомобиль в СССР.

Под иностранным влиянием

Как известно, соглашение с компанией «Форд Мотор» (Ford Motor Company), заключенное в 1929 году, предусматривало, помимо прочего, обмен технической документацией в течение 10 лет. Поэтому, когда в 1932 году в США началось производство модели Ford 40, был поставлен вопрос о выпуске ее и на ГАЗе. Предполагалось, что новый автомобиль сменит на заводском конвейере первую ГАЗовскую легковушку ГАЗ-А, к тому времени уже изрядно устаревшую.

В качестве прототипа для выпуска в СССР был избран автомобиль «Форд модель В 40А фордор седан» (Ford Model B 40A Fordor Sedan) 1934 года с четырехцилиндровым

Автомобиль ГАЗ М-1. 1936 год.

мотором и стандартным оформлением. Таким образом, часто встречающееся утверждение о том, что конструкторы ГАЗа якобы заменили V8 на рядную «четверку», неверно – просто за образец была взята модель, исходно имевшая четырехцилиндровый силовой агрегат.

В ходе адаптации к местным условиям эксплуатации конструкция автомобиля была подвергнута масштабной ревизии, а многие узлы фактически спроектированы советскими специалистами заново. Количество и характер изменений относительно прообраза были таковы, что на заводе эту модель уже считали своей собственной, хотя и созданной под иностранным влиянием.

Изменения в конструкции

Рама М-1 была переработана в связи с изменением конструкции подвески и усилена относительно американского прототипа, причем ее оконечности, в которых устанавливались узлы передней и задней подвесок, были спроектированы с нуля. В подвеске были применены четыре продольные рессоры вместо двух поперечных, а также гидравлические рычажные амортизаторы одностороннего действия вместо фрикционных. Была полностью переработана конструкция рулевого управления, изменен привод тормозов, автомобиль получил штампованные колесные диски вместо спицованных и шины низкого давления с более высоким профилем.

Устанавливавшийся на автомобиль двигатель ГАЗ-М представлял собой продукт модернизации силового агрегата «Форд А» (Ford A) – ГАЗ-А по образцу «Форд В» (Ford B), изготовленный на оригинальной советской производственной оснастке. В отличие от «Форда», у которого двигатель жестко крепился к раме, на М-1 была внедрена «плавающая» подвеска двигателя с мягкими резиновыми подушками, значительно снизившая передачу вибраций на раму и кузов.

Коробка передач получила, как и у «Форда В», шестерни постоянного зацепления вместо скользящих на II–III передачах и зубчатые «муфты легкого включения» – предшественники синхронизаторов. Карданная передача осталась закрытой, с имеющим один шарнир карданным валом, заключенным в упорную трубу, но, в отличие от

Фрагмент приборной панели советского автомобиля ГАЗ М-1, серийно производившегося на Горьковском автозаводе с 1936 по 1942 год. 2016 год.

Эмблема автозавода на автомобиле ГАЗ М-1. 2018 год.

ГАЗ М-1 на выставке советских ретроавтомобилей в Уссурийске. 2009 год.

Автомобиль ГАЗ М-1 («эмка») на ралли классических автомобилей в Москве. 2013 год.

ГАЗ-А и американского прототипа «эмки», эта труба уже не передавала на шасси толчки от задней подвески. Теперь они воспринимались мягкими продольными рессорами и эффективно гасились, благодаря чему автомобиль приобрел более плавный ход. Повысилась долговечность узлов шасси. Наличие же в подвеске задних колес упорной трубы упрощало конструкцию карданной передачи, в которой оставался лишь один карданный шарнир, и повышало живучесть автомобиля, поскольку при поломке рессоры он сохранял ограниченную способность передвигаться, что невозможно при использовании открытой карданной передачи.

Претерпел изменения и внешний вид автомобиля. В частности, были заново спроектированы передние крылья, которые на советском автомобиле имели более привлекательную форму и лучше прикрывали раму и элементы передней подвески спереди. В целом, автомобиль получился существенно более осовремененным по сравнению не только с предыдущей моделью, но и со своим прототипом, а по отдельным позициям превосходил и более позднюю продукцию «Форда». Так, например, архаичная передняя подвеска на поперечной рессоре на легковые «форды» ставилась до 1948 года включительно. Кроме того, «эмка» оказалась намного лучше приспособлена к советским дорожным условиям.

«Эмка» и «Победа»

С начала 1930-х и до конца 1950-х Горьковский автозавод носил имя наркома В. М. Молотова, а обозначение автомобиля М-1 читалось как «Молотовец, первая модель», или в просторечии – «эмка».

В 1945 году прошел государственные испытания автомобиль М-20, получивший официальное название «Победа».

Производство советских автомобилей на ГАЗе

Первые опытные образцы М-1 появились в январе 1934 года. 16 марта 1936 года с конвейера ГАЗа сошли два первых серийных автомобиля, а с 20 мая начался их массовый выпуск, составивший к концу 1936 года 2524 машины. До 11 декабря 1938 года было выпущено 41 650 автомашин М-1.

В процессе эксплуатации автомобиля ГАЗ М-1 выяснилось, что мощности 50-сильного мотора все-таки недостаточно для машины массой 1370 кг. На ГАЗе была развернута работа по освоению серийного производства американского 6-цилиндрового двигателя, получившего на автозаводе название ГАЗ-11. Этот процесс завершился в марте 1940 года. С этого же времени начался и выпуск модернизированной «эмки» ГАЗ-11-73.

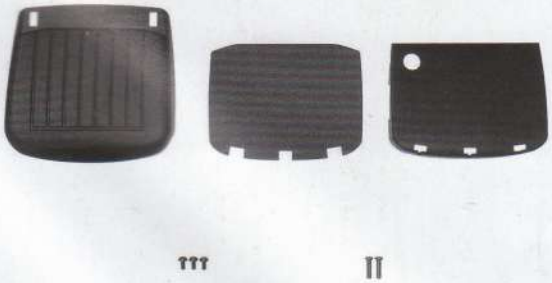
В конце 1941 года выпуск «эмок» на ГАЗе был прекращен; возобновился он лишь в 1945 году. Вплоть до 1948 года машины выпускались параллельно с «победами», серийное производство которых началось в июле 1946 года. Всего было выпущено 62 888 автомобилей.

Советский автомобиль времен Великой Отечественной войны ГАЗ М-1 принимает участие в параде старинных автомобилей. 2017 год.

В НОМЕРЕ 60

- СБОРКА ПОДУШКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- «ФОРД GPA»: ПО ВОДЕ, КАК ПО СУШЕ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОБИВКА ПОДУШКИ СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- НАПОЛНИТЕЛЬ ПОДУШКИ СИДЕНЬЯ
- ВЕРХНЯЯ ЧАСТЬ КАРКАСА СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!